

Straßenfinanzierung

Und die Bus-Maut kommt doch...

...wenn auch durch die Hintertür in Form einer allgemeinen nutzerorientierten Straßenfinanzierung. Laut Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer (CSU) will man in Berlin eine entsprechende Finanzierung in der nächsten Legislaturperiode realisieren.

Die Lkw-Maut wird nicht auf den Bus ausgedehnt, „dazu habe ich immer ein klipp und klares Nein gesagt“, unterstrich Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Dr. Peter Ramsauer sowohl in seiner Gastrede auf der Jahreshauptversammlung des IBV in Augsburg als auch in der beim bdo in Berlin. Um zugleich ein „aber“ anzufügen. Bei einer allgemeinen nutzerorientierten Straßenfinanzierung sei der Omnibus mit von der Partie.

Im Pressegespräch mit ihm auf der IBV-Tagung wurde der Minister konkreter und bezog klar Stellung pro Maut für alle Verkehrsteilnehmer. Der Grund: Seinem Ressort fehlt einfach Geld, um dringende Straßenverkehrsprojekte umzusetzen. Zurzeit arbeitet sein Ministerium nach der Vorgabe „Erhalt vor Neubau“ und das sei schon



▲ Peter Ramsauer, hier im April beim bdo in Berlin, strebt eine nutzerorientierte Finanzierung der Straße an

ein mehr als mühsames Geschäft. Schon das Thema Brückensanierung raubt den Fachleuten im Berliner Ministerium den Schlaf. Von den 38 400 Straßenbrücken in der Obhut des Verkehrsministeriums muss in fünf bis sieben Jahren ein Viertel grundsaniert werden, so Ramsauer. Allein 2015 sind dafür 1 Mrd. € vorgesehen, ein Fünftel des Straßenbudgets seines Hauses. Trotz einer Aufstockung des gesamten Verkehrshaushaltes von 10 auf 14 Mrd. € innerhalb seiner Verantwortungszeit, reiche das Geld hinten und vorne nicht. Mit „die Not wird immer größer“ kommentierte der Bundesverkehrsminister die Haushaltslage. 2,5 Mrd. € jährlich fehlen Ramsauer für den Straßenbau (BAB/Bundesstraßen). Die Länder und Kommunen benötigen noch einmal eine ähnlich hohe Summe für ihr Ausbauten und Erneuerungen. Die Verkehrsträger Schiene und Wasser brauchen zudem zusätzliche 1,5 Mrd. €/a. Daher steht nach der Bundestagswahl eine Neustrukturierung der Straßenfinanzierung an. „Da müssen wir dringend ran“, mahnte der Minister beim bdo. Abhilfe soll in der kommenden Legislaturperiode die Maut für alle

bringen. Wie eine entsprechende Regelung im Detail aussehen wird, ist dabei noch völlig offen. Ramsauer präferiert eine Vignettenlösung. Dieses Verfahren spült beim geringsten Verwaltungs-

aufwand am schnellsten Geld in seine leeren Kassen. Geht es auch zukünftig nach seinem Willen, dann fließen diese Gelder „eins zu eins“ zurück in Straßenbauprojekte, versprach der Minister.

DS ■



Kommentar Schneller als gedacht

Die Maut für alle – kommt mit Sicherheit und bald. Egal wer im Herbst nach der Bundestagswahl als Sieger dastehen wird.

Denn jede neue Regierung kämpft dann mit dem gleichen Problem – die Säcke des Verkehrsministeriums sind leer und müssen dringend gefüllt werden. Eine große Umverteilung der anderen Ministerbudgets zugunsten des Verkehrssektors ist äußerst unwahrscheinlich. Man sollte da die Beharrungskräfte der einzelnen Apparate nicht unterschätzen.

Die Gesamtproblematik kennen natürlich auch jene Politiker, die aktuell im Bundestag sitzen. Und so scheint die Zustimmung für die nutzerorientierte Finanzierung der Straße, schon heute durch alle Parteien zu gehen (auch wenn einzelne, wie MdB Hans-Joachim Hacker, sich noch dagegen aussprechen – siehe S. 34). Einen derartig breiten Konsens deutete Ramsauer in Augsburg zumindest an.

Aus dem Wahlkampf dürften jedoch alle Parteien die Maut heraushalten wollen. Punkten kann man mit einer Pkw-Maut beim Bürger nämlich nicht, und wer will schon den großen Pkw-Lobbyisten ADAC vorzeitig gegen sich aufbringen?

Was den einzelnen Fahrzeugbesitzer die Maut kosten wird, ist noch völlig offen; auch ob z. B. noch ökologische Steuerungsmaßnahmen integriert werden. Rein rechnerisch käme man wohl mit einem Hunderter (+/-) extra pro Auto und Jahr hin, um die Kassen wieder wunschgemäß aufzufüllen. Vorausgesetzt, nicht andere staatlichen Aufgabenträger halten noch die Hand auf und verlangen nach Quersubvention.

Dirk Sanne